



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ, 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1981

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
343

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

1378. Συμμόρφωση της Έλληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της με αριθμό 77/389/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 17 Μαΐου 1977, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των Κρατών-μελών που αφορούν στους μηχανισμούς ρυμουλκήσεως των οχημάτων με κινητήρα. ... 1
1379. Συμμόρφωση της Έλληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της με αριθμό 70/387/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 10 Αυγούστου 1970, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των Κρατών-μελών, που αφορούν στις πόρτες των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους. ... 2
1380. Συμμόρφωση της Έλληνικής Νομοθεσίας με τις διατάξεις της με αριθμό 70/222/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 20 Μαρτίου 1970, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των Κρατών-Μελών, που αφορούν στη θέση και στην τοποθέτηση της πίσω πινακίδας κυκλοφορίας των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους. ... 3

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

(1)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1378

Συμμόρφωση της Έλληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της με αριθμό 77/389/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 17 Μαΐου 1977, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των Κρατών-Μελών που αφορούν στους μηχανισμούς ρυμουλκήσεως των οχημάτων με κινητήρα.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη :

- Τις διατάξεις του άρθρου 2 του Ν. 945/1979 για την κύρωση της συνθήκης προσχωρήσεως της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα, στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας καθώς και της συμφωνίας

για την προσχώρηση της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα "Ανθρακας και Χάλυβα.

2. Την με αριθμό 77/389/ΕΟΚ οδηγία του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

3. Την με αριθμό 1242/1981 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση των Υπουργών Συντονισμού και Συγκοινωνιών, αποφασίζουμε :

"Άρθρο 1.

Το Προεδρικό αυτό Διάταγμα αποσκοπεί στη συμμόρφωση της Έλληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της με αριθμό 77/389/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 17 Μαΐου 1977 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των Κρατών-Μελών, που αφορούν στους μηχανισμούς ρυμουλκήσεως των οχημάτων με κινητήρα, που δημοσιεύθηκε στην Έλληνική γλώσσα στην επίσημη Έφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Ειδική έκδοση της 31 Δεκεμβρίου 1980 Κατηγορία 13. Βιομηχανική Πολιτική, τόμος 006 σελίδα 50).

"Άρθρο 2.

1. Ός οχήματα για την εφαρμογή αυτού του Διατάγματος νοούνται τα με κινητήρα τέτοια που προορίζονται να κυκλοφορούν στους δρόμους, με ή χωρίς άμάξωμα που έχουν τέσσερις (4) τουλάχιστο τροχούς και τη μεγαλύτερη από την κατασκευή τους ταχύτητα που αυτή περνάει τα είκοσι πέντε (25) χιλιόμετρα την ώρα.

2. Δεν υπάγονται στις διατάξεις αυτού του Διατάγματος τα οχήματα που κινούνται πάνω σε σιδηροτροχιές, οι έλκυστήρες, τα γεωργικά μηχανήματα και τα μηχανήματα δημοσίων έργων.

"Άρθρο 3.

Μόλις αρχίσει να ισχύει αυτό το Διάταγμα, δεν επιτρέπεται η άρνηση χορηγήσεως έγκρίσεως ΕΟΚ ή έγκρίσεως που προβλέπεται από το άρθρο 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που κυρώθηκε με το Ν. 614/1977, σε όσα οχήματα αναφέρονται στην παρ. 1 του προηγούμενου άρθρου για λόγους που αναφέρονται στα εξαρτήματα ρυμουλκήσεως αυτών, εφόσο πληρούνται όλοι οι όροι του παραρτήματος αυτού του Διατάγματος που σε μετάφραση στην Έλληνική γλώσσα προσαρτάται στο διάταγμα αυτό σαν αναπόσπαστο μέρος αυτού και που το κείμενο αυτού του παραρτήματος έχει όπως παρακάτω :

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΣ

1. 'Αριθμός
 - 1.1. Κάθε όχημα πρέπει να είναι εφοδιασμένο στο εμπρόσθιο τμήμα του με ένα ειδικό μηχανισμό ρυμουλκίσεως που επιτρέπει τη στερέωση ενός εξαρτήματος προσδέσεως, όπως μιὰς ράβδου ή ενός καλωδίου ρυμουλκίσεως.
 - 1.2. Τα όχηματα της κατηγορίας M1—όπως καθορίζονται στο παράρτημα I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, πλην εκείνων που δεν είναι κατάλληλα για τη ρυμουλκίση ενός φορτίου, πρέπει να είναι επίσης εφοδιασμένα στο όπισθιο τμήμα τους με ένα ειδικό μηχανισμό ρυμουλκίσεως.
2. 'Αντοχή
 - 2.1. Οί ειδικοί μηχανισμοί ρυμουλκίσεως που είναι στερεωμένοι επί του οχήματος πρέπει να δύνανται να ανθίστανται σε μία στατική δύναμη έλξεως και πίεσεως που είναι τουλάχιστον ίση προς το ήμισυ του ολικού ωφέλιμου βάρους του οχήματος, μόνου και χωρίς ρυμουλκούμενο βάρος, επί του οποίου έχουν τοποθετηθεί.

Η ισχύς αυτού του Διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευση αυτού στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στόν Έπουργό Συγκοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση αυτού του διατάγματος.

Αθήνα, 28 Δεκεμβρίου 1981

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΛΑΖΑΡΗΣ

ΕΥΑΓΓ. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ

(2)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1379

Συμμόρφωση της Έλληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της με αριθμό 70/387/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 10 Αυγούστου 1970, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των Κρατών — μελών, που άφορούν στις πόρτες των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη :

1. Τις διατάξεις του άρθρου 2 του νόμου 945/79 για την κύρωση της συνθήκης προσχωρήσεως της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα 'Ατομικής Ενέργειας καθώς και της συμφωνίας για την προσχώρηση της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα Άνθρακα και Χάλυβα.
2. Την με αριθμό 70/387/ΕΟΚ οδηγία του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.
3. Την με αριθμό 1239/1981 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Έπικρατείας, με πρόταση των Υπουργών Συντονισμού και Συγκοινωνιών, αποφασίζουμε :

Άρθρο 1.

Αυτό το Προεδρικό Διάταγμα άποσκοπεύει στη συμμόρφωση της Έλληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της με αριθμό 70/387/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 10 Αυγούστου 1970, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των Κρατών — μελών, που άφορούν στις πόρτες των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους, που δημοσιεύθηκε στην Έλληνική γλώσσα στην επίσημη Έφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Ειδική έκδοση της 31 Δεκεμβρίου 1980, Κατηγορία 13. Βιομηχανική Πολιτική, τόμος 001, σελίδα 97).

Άρθρο 2.

1. Ός όχηματα για την εφαρμογή αυτού του Διατάγματος νοούνται, τὰ με κινητήρα τέτοια που προσρίζονται να κυκλοφορούν στους δρόμους, που έχουν τέσσερις (4) τουλάχιστο τροχούς και τη μεγαλύτερη από την κατασκευή τους ταχύτητα που περνάει τὰ είκοσι πέντε (25) χιλιόμετρα την ώρα, καθώς και τὰ ρυμουλκούμενά τους. Από τὰ παραπάνω όχηματα εξαιρούνται εκείνα που εκτελούν συγκοινωνία.

2. Δεν υπάγονται στις διατάξεις αυτού του Διατάγματος τὰ όχηματα που κινούνται πάνω σε σιδηροτροχιές, οί έλκυστήρες, τὰ γεωργικά μηχανήματα και τὰ μηχανήματα δημοσίων έργων.

Άρθρο 3.

Μόλις αρχίσει να ισχύει αυτό το Διάταγμα, δεν επιτρέπεται ή άρνηση χορηγήσεως έγκρίσεως ΕΟΚ ή έγκρίσεως που προβλέπεται από το άρθρο 84 του Κώδικα Όδικής Κυκλοφορίας, που κυρώθηκε με τὸ νόμο 614/1977, για όσα όχηματα μνημονεύει ή παράγραφος 1 του προηγούμενου άρθρου, για λόγους που αναφέρονται στις πόρτες αυτών, εφόσο πληρούνται όλοι οί όροι των παραρτημάτων αυτού του Διατάγματος τὰ όποια σε μετάφραση στην Έλληνική γλώσσα προσαρτώνται σε αυτό το Διάταγμα σάν αναπόσπαστο μέρος αυτού και έχουν όπως παρακάτω :

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

1. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ

- 1.1. Τὰ χαρακτηριστικά των οχημάτων πρέπει να επιτρέπουν την είσοδο και την έξοδο εις αυτά με πλήρη ασφάλεια.
- 1.2. Οί θύρες, οί είσοδοι και οί έξοδοι πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιηθούν χωρίς κίνδυνο και εύκολα.
- 1.3. Οί θύρες και οί μηχανισμοί κλεισίματος των θυρών πρέπει να έχουν σχεδιασθεί έτσι ώστε να άποφεύγονται οί ενοχλητικοί θόρυβοι κατά τη στιγμή του κλεισίματος.
- 1.4. Τὸ κλείσιμο των θυρών πρέπει να έχει σχεδιασθεί έτσι ώστε να έμποδίζεται τὸ άκούσιο άνοιγμά τους.

2. ΚΛΕΙΘΡΑ ΚΑΙ ΣΤΡΟΦΕΣ (Προδιαγραφές κατασκευής και εγκαταστάσεως)

- 2.1. Οί στροφές των στρεφόμενων πλευρικών θυρών - έξαιρέσει των πτυσσομένων θυρών - που εύρίσκονται στην πλευρά του οχήματος πρέπει να έχουν στερεωθεί προς τὰ εμπρός κατά τη φορά της πορείας. Για τις θύρες με διπλό θυρόφυλλο, ή προδιαγραφη αυτή ισχύει για τὸ θυρόφυλλο που άνοίγει πρώτο, τὸ άλλο θυρόφυλλο πρέπει να δύνανται να κλειδωθεί.
- 2.2. Τὰ κλειθρα και οί στροφείς των πλευρικών θυρών των ειδικών οχημάτων (1) πρέπει να ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές του παραρτήματος II.

3. ΒΑΘΜΙΔΕΣ (marchepieds) (Προδιαγραφές κατασκευής και εγκαταστάσεως)

- 3.1. Άν στην είσοδο του οχήματος, τὸ δάπεδο εύρσκεται ύψηλότερα από 700 mm από τὸ έδαφος, τὸ όχημα πρέπει να διαθέτει μία ή περισσότερες βαθμίδες. Η βαθμίδα ή ή κατωτέρα βαθμίδα, αν υπάρχουν περισσότερες βαθμίδες δεν πρέπει να εύρίσκεται ύψηλότερα από 700mm από τὸ έδαφος, και πρέπει να είναι κατασκευασμένη έτσι ώστε να προλαμβάνει τὸν κίνδυνο

- (1) Κατηγορία M¹ σύμφωνα με τη διεθνή ταξινόμηση, της οποίας επιλαμβάνεται ή σημείωση (β) του παραρτήματος της οδηγίας του Συμβουλίου που προβλέπεται από τὸ άρθρο 3.

όλισθήσεως. Το άκραζόνιο, ή στεφάνη (ζάντα) ή τὰ άλλα τμήματα τῶν τροχῶν δὲν θεωροῦνται βαθμίδες κατὰ τὴν ἔννοια τῆς παρούσης ὁδηγίας, ἐκτὸς ἀπὸ τὶς περιπτώσεις ὅπου λόγοι κατασκευῆς ἢ χρήσεως ἀντιτίθενται στὴν ἐγκατάσταση βαθμίδων σὲ ἄλλα σημεῖα τοῦ ὀχήματος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ ΚΑΙ ΔΟΚΙΜΕΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ ΤΩΝ ΚΛΕΙΘΡΩΝ ΚΑΙ ΣΤΡΟΦΕΩΝ ΤΩΝ ΠΛΕΥΡΙΚΩΝ ΘΥΡΩΝ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΙΣΟΔΟ ΚΑΙ ΕΞΟΔΟ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

1. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ

- 1.1. Τὰ κλείθρα καὶ οἱ στρόφες πρέπει νὰ ἔχουν σχεδιασθεῖ, κατασκευασθεῖ καὶ ἐγκατασταθεῖ μὲ τέτοιο τρόπο ὥστε, σὲ κανονικὲς συνθῆκες χρήσεως, τὸ ὄχημα νὰ δύναται νὰ ἀνταποκρίνεται στὶς προδιαγραφὲς τῆς παρούσης ὁδηγίας.
- 1.2. Κάθε κλείθρο περιλαμβάνει μίαν θέσιν ἐνδιάμεσου κλεισίματος καὶ μίαν θέσιν πλήρους κλεισίματος.

2. ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΚΑΙ ΠΑΡΤΙΔΕΣ ΚΛΕΙΘΡΩΝ ΚΑΙ ΣΤΡΟΦΕΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΣΚΟΜΙΖΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ Η ΤΟΝ ΕΝΤΟΛΟΔΟΧΟ

Ὁ κατασκευαστὴς ἢ ὁ ἐντολοδόχος του πρέπει νὰ παρουσιάσει τὰ ἀκόλουθα δεδομένα καὶ τὶς ἀκόλουθες κατηγορίες κλείθρων καὶ στρόφων :

- 2.1. Σχέδια τῶν θυρῶν καὶ τῶν κλείθρων καὶ στρόφων τῶν σὲ κατ'ἀλληλὴν κλίμακα καὶ ἐπαρκῶς λεπτομερῆ.
- 2.2. Τεχνικὴ περιγραφή τῶν κλείθρων καὶ στρόφων.
- 2.3. Μία παρτίδα πέντε συστημάτων στρόφων ἀνὰ θύρα. Ἐντούτοις, ὅταν τὰ ἴδια συστήματα χρησιμοποιοῦνται γιὰ περισσότερες θύρες, ἀρκεῖ νὰ ὑποβληθεῖ μίαν μόνον παρτίδα ἐξ αὐτῶν τῶν συστημάτων. Δὲν θεωροῦνται διαφορετικὰ συστήματα, αὐτὰ πού δὲν διακρίνονται ἀλλήλων παρὰ ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι ἔχουν σχεδιασθεῖ γιὰ τὴν τοποθέτησιν στὰ ἀριστερὰ ἢ στὰ δεξιὰ.
- 2.4. Μία παρτίδα πέντε πλήρων κλείθρων, περιλαμβανομένου τοῦ μηχανισμού χειρισμοῦ, ἀνὰ θύρα. Ἐντούτοις, ὅταν τὰ αὐτὰ πλήρη κλείθρα χρησιμοποιοῦνται γιὰ περισσότερες θύρες, ἀρκεῖ νὰ ὑποβληθεῖ μίαν μόνον παρτίδα ἐξ αὐτῶν τῶν κλείθρων. Δὲν θεωροῦνται διαφορετικὰ κλείθρα, αὐτὰ δού δὲν διακρίνονται ἀλλήλων παρὰ ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι ἔχουν σχεδιασθεῖ γιὰ τὴν τοποθέτησιν στὰ ἀριστερὰ ἢ στὰ δεξιὰ.

3. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

3.1. Κλείθρα

3.1.1. Διάμκηκες φορτίο

Τὸ σύνολο τοῦ κλείθρου καὶ τῆς συρτοθήκης πρέπει νὰ δύναται νὰ ἀνθέξει ἓνα διάμκηκες φορτίο 453 kgf (444 daN), τοῦ κλείθρου εὐρισκομένου στὴν ἐνδιάμεση θέσιν κλεισίματος, καὶ 1134 kgf (111 daN), τοῦ κλείθρου εὐρισκομένου στὴν θέσιν πλήρους κλεισίματος (βλ. εἰκόνα 2).

3.1.2. Ἐγκάρσιο φορτίο

Τὸ σύνολο τοῦ κλείθρου καὶ τῆς συρτοθήκης πρέπει νὰ δύναται νὰ ἀνθέξει ἓνα ἐγκάρσιο φορτίο 453 kgf (444 daN), τοῦ κλείθρου εὐρισκομένου στὴν ἐνδιάμεση θέσιν κλεισίματος καὶ

907 kgf (889 daN) τοῦ κλείθρου εὐρισκομένου στὴν θέσιν πλήρους κλεισίματος (βλ. εἰκόνα 3).

3.1.3.

Ἀντοχή στὰ ἀποτελέσματα ἀδρανείας

Τὸ κλείθρο δὲν πρέπει νὰ φεύγει ἀπὸ τὴν θέσιν πλήρους κλεισίματος ὅταν μίαν διαμήκη ἢ ἐγκάρσια ἐπιτάχυνση, καὶ οἱ δύο κατὰ τὶς δύο φορές, 30 g ἐφαρμόζεται στὸ σύνολο τοῦ κλείθρου, στὸ ὅποιο περιλαμβάνεται καὶ ὁ μηχανισμὸς χειρισμοῦ του.

3.2.

3.2.1.

Στροφεῖς

Κάθε μηχανισμὸς στρόφους πρέπει νὰ μπορεῖ νὰ συγκρατεῖ τὴ θύρα καὶ νὰ ἀνθίστανται σὲ διάμκηκες φορτίο 1134 kgf (111 daN) καὶ σὲ ἓνα ἐγκάρσιο φορτίο 907 kgf (889 daN) κατὰ τὶς δύο φορές.

4.

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΟΚΙΜΗ ΑΝΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΚΛΕΙΘΡΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΤΡΟΦΕΩΝ ΤΩΝ ΘΥΡΩΝ

Ὁ ἑλεγχὸς τοῦ σεβασμοῦ τῶν προδιαγραφῶν τῶν σημείων 3.1 καὶ 3.2. γίνεται σύμφωνα μὲ τὶς ἀκόλουθες προδιαγραφές :

4.1.

Ἐγκατάσταση, διαδικασία καὶ ὄργανα δοκιμῆς μὲ στατικὸ φορτίο

4.1.1.

Ἐγκατάσταση

4.1.1.1.

Στροφεῖς

4.1.1.1.1.

Οἱ δοκιμὲς ἐκτελοῦνται χρησιμοποιώντας ἄκαμπτα ἐξαρτήματα πού ἀναπαριστοῦν τὶς γεωμετρικὲς συνθῆκες τοποθετήσεως στὸ ὄχημα τῆς πλήρους κλεισμένης θύρας.

4.1.1.1.2.

Ἐπ' αὐτῶν τῶν ἐξαρτημάτων, ἐφαρμόζεται, σὲ ἴση ἀπόσταση μεταξύ τῶν στρόφων :

4.1.1.1.2.1.

Τὸ προδιαγραφόμενον διάμκηκες φορτίο, καθεὶς πρὸς τὸν ἄξονα περιστροφῆς τῶν στρόφων ἐφαρμολύμενο ἐπὶ ἐπιπέδου τὸ ὅποιο περιέχει τὸν ἄξονα αὐτό.

4.1.1.1.2.2.

Τὸ προδιαγραφόμενον ἐγκάρσιο φορτίο καθεὶς πρὸς τὸ ἐπίπεδο τὸ ὅποιο ὀρίζεται ἀπὸ τὸ διάμκηκες φορτίο καὶ τὸν ἄξονα τῶν στρόφων ἐφαρμολύμενο ἐπὶ ἐπιπέδου πού περιέχει τὸν ἄξονα αὐτό.

4.1.1.1.3.

Γιὰ κάθε δοκιμὴ, χρησιμοποιεῖται νέον σύστημα στρόφων.

4.1.1.1.4.

Ἡ εἰκόνα 1 δίδει ἓνα παράδειγμα ἐγκαταστάσεως δοκιμῆς.

4.1.1.2.

Κλείθρα

4.1.1.2.1.

Οἱ δοκιμὲς ἐκτελοῦνται χρησιμοποιώντας ἄκαμπτα ἐξαρτήματα πού ἀναπαριστοῦν τὴν τοποθέτησιν τῶν δύο στοιχείων τοῦ κλείθρου, τὸ σῶμα κλείθρου καὶ συρτοθήκης, ἐπὶ τοῦ ὀχήματος.

4.1.1.2.2.

Ἐπ' αὐτῶν τῶν ἐξαρτημάτων ἐφαρμόζεται τὸ προδιαγραφόμενον φορτίο, μὲ τέτοιο τρόπο πού νὰ μὴν παράγει ροπὲς κάμψεως ἐπὶ τοῦ κλείθρου.

Ἐπὶ πλέον ἐφαρμόζεται ἓνα στατικὸ ἐγκάρσιο φορτίο 90,7 kgf (889 daN) τεῖνον νὰ διαχωρίσει τὸ κλείθρο ἀπὸ τὴν συρτοθήκη του κατὰ τὴν φορά τοῦ ἀνοίγματος τῆς θύρας.

4.1.1.2.3.

Οἱ εἰκόνας 2 καὶ 3 δίδουν παραδείγματα μιᾶς ἐγκαταστάσεως δοκιμῆς.

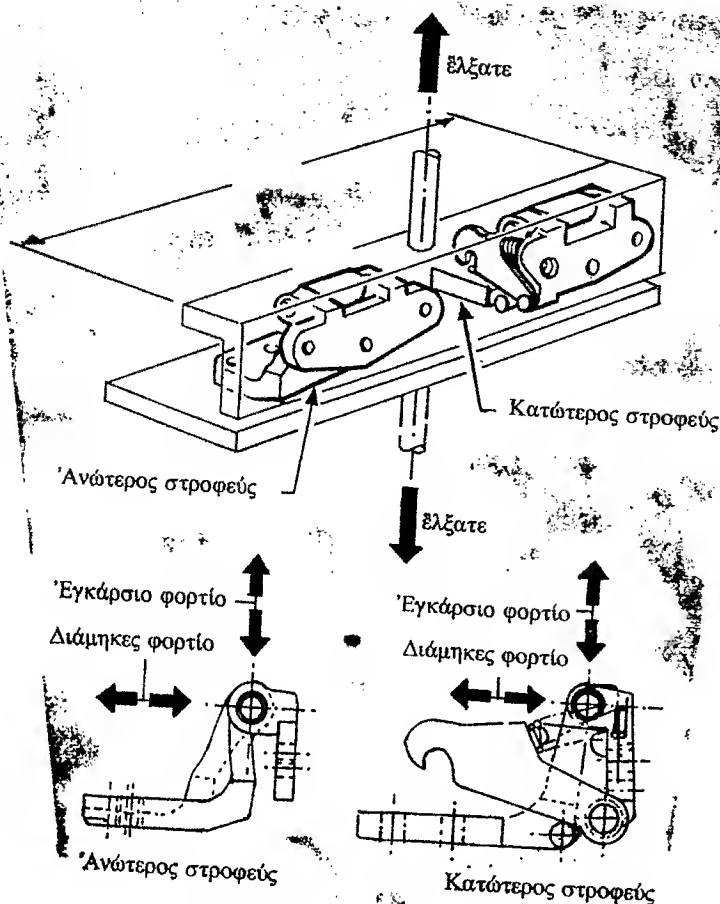
4.1.2.

Διαδικασία καὶ ὄργανα δοκιμῆς

Τὰ ἐξαρτήματα πού προβλέπονται στὰ ἀνωτέρω σημεία 4.1.1.1. καὶ 4.1.1.2 τοποθετοῦνται ἐπὶ μηχανῆς ἑλξεως, μὲ ἐλάχιστη ἐκάνοτητα 1500 kgf (1470 daN). Πρέπει νὰ ἐφαρμοσθοῦν, μὲ ταχύτητα διαχωρισμοῦ τῶν μηχανισμῶν συγκρατήσεως μὴ ὑπερβαίνουσα τὰ 5 mm/min, φορτία προοδευτικῶς αὐξανόμενα ἕως ὅτου ἐπιτευχθοῦν οἱ προδιαγραφόμενες στὰ σημεία 3.1 καὶ 3.2 τιμές.

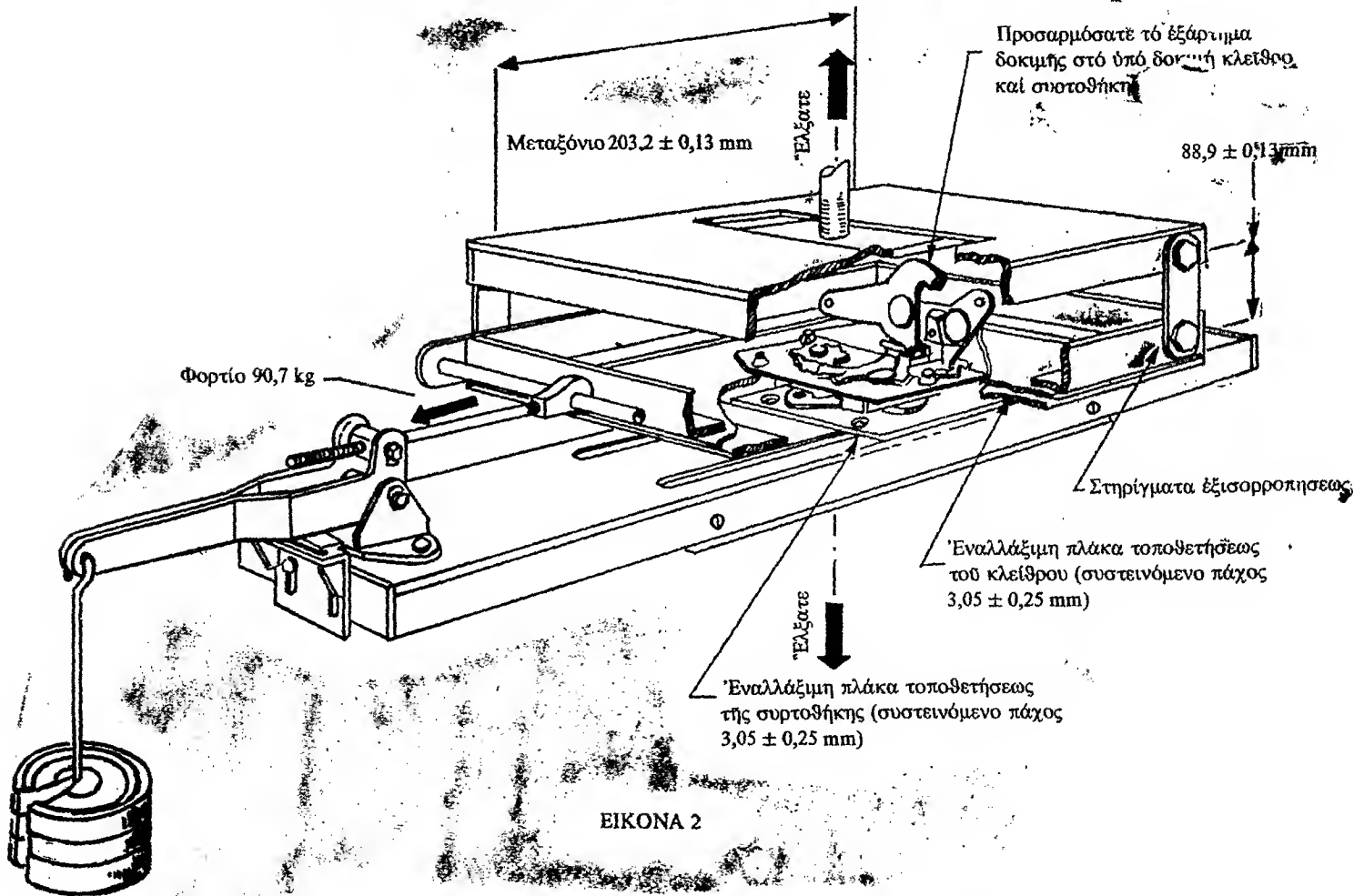
- 4.2. Διαδικασία για τὸν προσδιορισμὸ τῆς ἀντοχῆς τῶν κλειθρῶν στὶς ἐπιταχύνσεις
- 4.2.1. Προσδιορίζεται δυναμικῶς ἢ ἀναλυτικῶς (βλ. εἰκόνα 4) ἡ ἀντίσταση στὸ ἄνοιγμα κατὰ τὶς δύο φορές, ἀπὸ ἓνα φορτίο ἀδρανείας 30g κατὰ μῆκος καὶ ἐγκαρσίως, μεταβιβαζόμενο καὶ στὶς δύο περιπτώσεις στὸ ὄργανο χειρισμοῦ ἀνοίγματος κατὰ τὴ φορά ἐνεργοποιήσεως, ἀποκλειομένων :
- 4.2.1.1. τῶν δυνάμεων τριβῆς,
- 4.2.1.2. τῶν συνισταμένων ἐπιταχύνσεων τῆς βαρύτητος ἢ ὅποια τείνει νὰ συγκρατήσῃ κλειστὸ τὸ κλειθρο.
- 4.2.2. Οἱ ἐνδεχόμενοι μηχανισμοὶ κλεισίματος τοῦ κλειθροῦ δὲν πρέπει νὰ ἐμπλέκονται.
- 4.3. Ἴσοδύναμες μέθοδοι δοκιμῶν
- 4.3.1. Ἴσοδύναμες μέθοδοι μὴ καταστρεπτικῶν δοκιμῶν εἶναι δεκτὲς μὲ τὸν ὅρο, τὰ ἀναφερόμενα ἀποτελέσματα στὰ ἀνωτέρω σημεῖα 4.1.2 καὶ 4.2 νὰ δύνανται νὰ ληφθοῦν εἴτε ἐξ ὁλοκλήρου μὲ τὴ βοήθεια τῆς δοκιμῆς ἀντικαταστάσεως, εἴτε μετὰ ἀπὸ ὑπολογισμὸ σύμφωνα πρὸς τὰ ἀποτελέσματα τῆς δοκιμῆς ἀντικαταστάσεως. Ἄν χρησιμοποιεῖται μέθοδος ἄλλη ἀπὸ τὴν περιγραφόμενη στὰ ἀνωτέρω σημεῖα 4.1.2 καὶ 4.2, ἡ ἰσοδυναμία της πρέπει νὰ ἀποδειχθεῖ.

Στροφεὺς θύρας – Μηχανισμὸς δοκιμῆς γιὰ τὸ στατικό φορτίο (ἐγκάρσιο φορτίο)



ΕΙΚΟΝΑ 1

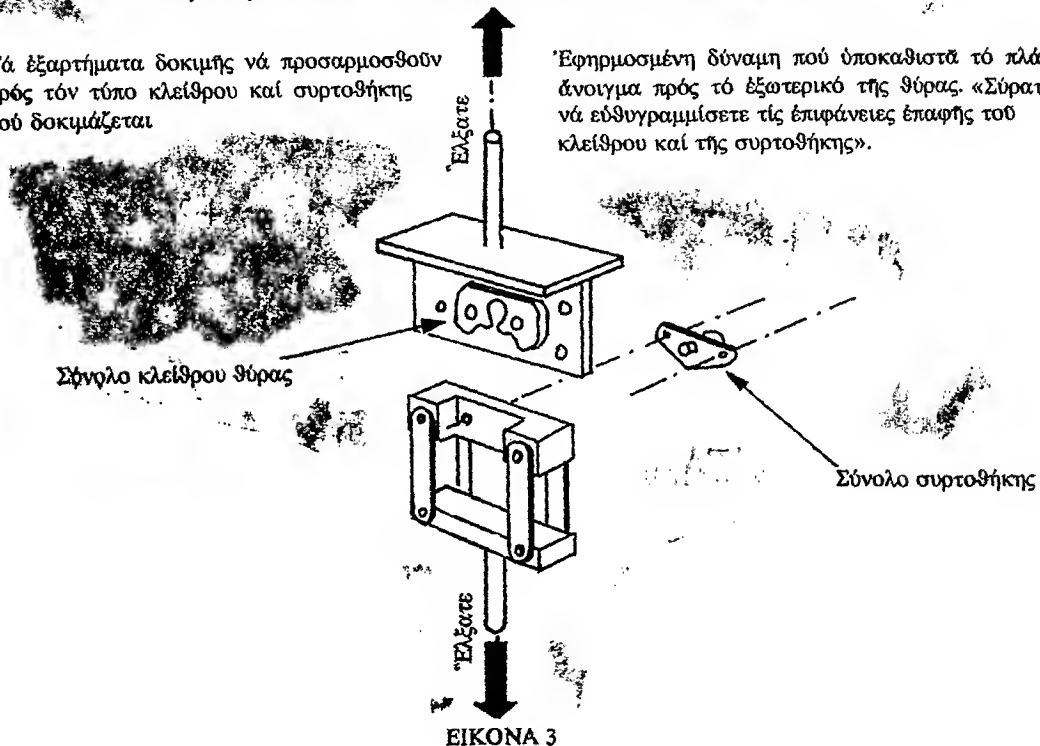
Κλείθρο θυρών - Έξαρτημα δοκιμής με στατικό φορτίο (διάμηκες φορτίο)



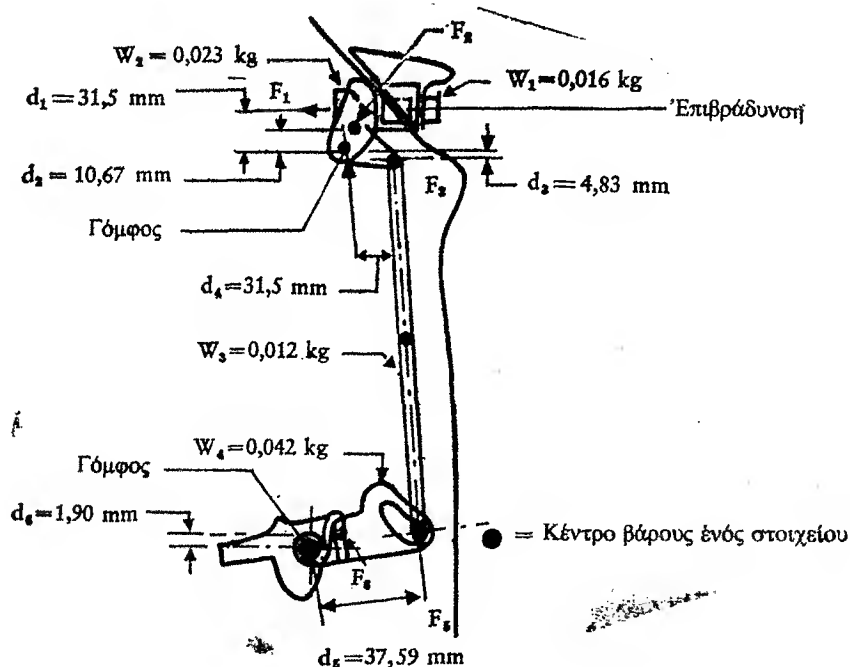
Κλείθρο θυρών - Έξαρτημα δοκιμής με στατικό φορτίο (εγκάρσιο φορτίο)

Τά εξαρτήματα δοκιμής να προσαρμοσθούν προς τον τύπο κλείθρου και συστοθήκης που δοκιμάζεται

Εφαρμοσμένη δύναμη που υποκαθιστά το πλάγιο άνοιγμα προς το εξωτερικό της θύρας. «Σύρατε για να εδθυγραμμίσετε τις επιφάνειες έπαφης του κλείθρου και της συστοθήκης».



Αντοχή στα αποτελέσματα αδρανείας - Παράδειγμα υπολογισμού



ΕΙΚΟΝΑ 4

Όπου δίδονται :

Σύστημα κλειθρου θύρας υποβαλλόμενο σε επιβράδυνση 30g

$$F = Ma = \frac{W}{g} a = \frac{W}{g} 30g = 30W$$

$$F_1 = W_1 \times 30 - \text{Μέσο φορτίο του ελατηρίου του κομβίου} \\ = (0,016 \text{ kg} \times 30) - 0,454 \text{ kg} = 0,036 \text{ kg}$$

$$F_2 = W_2 \times 30 = 0,023 \text{ kg} \times 30 = 0,68 \text{ kg}$$

$$F_3 = \frac{W_3}{2} \times 30 = \frac{0,012 \text{ kg}}{2} \times 30 = 0,184 \text{ kg}$$

$$\Sigma M^0 = F_1 \times d_1 + F_2 \times d_2 + F_3 \times d_3 = 0,036 \text{ kg} \times 31,5 \text{ mm} + 0,68 \text{ kg} \times 10,67 \text{ mm} - 0,184 \text{ kg} \times 4,83 \text{ mm} = 7,51 \text{ mm/kg}$$

$$F_4 = \frac{M_0}{d_4} = \frac{7,51}{31,5} = 0,238 \text{ kg}$$

$$F_6 = W_4 \times 30 = 0,042 \times 30 = 1,265 \text{ kg}$$

$$\Sigma M_p = \text{Φορτίο του ελατηρίου του σύρτου (γλωσσίδας)} - (F_5 d_5 + F_6 d_6) \\ = 45,62 \text{ mm/kg} = (0,238 \times 37,59 + 1,265 \times 1,9) \\ = 45,62 \text{ mm/kg} - 11,36 \text{ mm/kg} = 34,26 \text{ mm/kg}$$

Άρθρο 4.

Η ισχύς αυτού του Διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στόν Υπουργό Συγκοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση αυτού του Προεδρικού Διατάγματος.

Αθήνα, 28 Δεκεμβρίου 1981

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΛΑΖΑΡΗΣ

ΕΥΑΓΓ. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ

(3)
ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1380

Συμμόρφωση τῆς Ἑλληνικῆς Νομοθεσίας μετὰ τὰς διατάξεις τῆς με ἀριθμὸν 70/222/ΕΟΚ ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων, τῆς 20 Μαρτίου 1970, γιὰ τὴν προσέγγιση τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν - Μελῶν, ποὺ ἀφοροῦν στὴ θέση καὶ στὴν τοποθέτηση τῆς πίσω πινακίδας κυκλοφορίας τῶν ὀχημάτων μετὰ κινήτρου καὶ τῶν ρυμουλκουμένων τους.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

ἔχοντας ὑπόψη :

1. Τὶς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 2 τοῦ νόμου 945/79 γιὰ τὴν κύρωση τῆς συνθήκης πρόσχωρῆσεως τῆς Ἑλλάδας στὴν Εὐρωπαϊκὴ Οἰκονομικὴ Κοινότητα καὶ στὴν Εὐρωπαϊκὴ Κοινότητα Ἀτομικῆς Ἐνέργειας καὶ τῆς συμφωνίας γιὰ τὴν πρόσχωρῆση τῆς Ἑλλάδας στὴν Εὐρωπαϊκὴ Κοινότητα Ἀνθρακὰ καὶ Χάλυβα.

2. Τὴ με ἀριθμὸν 70/222/ΕΟΚ ὁδηγία τοῦ Συμβουλίου τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων γιὰ τὴν προσέγγιση τῶν μονοθεσιῶν τῶν Κρατῶν - Μελῶν ποὺ ἀναφέρονται στὴ θέση καὶ στὴν τοποθέτηση τῆς πίσω πινακίδας κυκλοφορίας τῶν αὐτοκινήτων ὀχημάτων καὶ τῶν ρυμουλκουμένων τους.

3. Τὴ με ἀριθμὸν 1240/1981 γνωμοδότηση τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, με πρόταση τῶν Ὑπουργῶν Συντονισμοῦ καὶ Συγκοινωνιῶν, ἀποφασίζουμε :

Ἄρθρο 1.

Αὐτὸ τὸ Προεδρικὸν Διάταγμα σκοπὸν ἔχει τὴν συμμόρφωση τῆς Ἑλληνικῆς νομοθεσίας μετὰ τὰς διατάξεις τῆς με ἀριθμὸν 70/222/ΕΟΚ ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου, τῆς 20 Μαρτίου 1970 γιὰ τὴν προσέγγιση τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν Μελῶν, ποὺ ἀφοροῦν στὴ θέση καὶ στὴν τοποθέτηση τῆς πίσω πινακίδας κυκλοφορίας πάνω στὰ αὐτοκίνητα ὀχήματα καὶ στὰ ρυμουλκούμενά τους, ποὺ δημοσιεύτηκε στὴν Ἑλληνικὴ γλῶσσα στὴν Ἐπίσημὴ Ἐφημερίδα τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων Εἰδικὴ ἔκδοση τῆς 31 Δεκεμβρίου 1980, Κατηγορία 13 Βιομηχανικὴ Πολιτικὴ, Τόμος 001, σελίδα 92).

Ἄρθρο 2.

1. Ὡς ὀχήματα γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ αὐτοῦ τοῦ διατάγματος νοοῦνται τὰ ὀχήματα μετὰ κινήτρου, ποὺ προορίζονται νὰ κυκλοφοροῦν σὲ δρόμους, μετὰ ἢ χωρὶς ἀμάξωμα, ποὺ ἔχουν τέσσερις (4) τοῦλάχιστο τροχοὺς καὶ μεγαλύτερη ἀπὸ κατασκευὴ ταχύτητα ποὺ ὑπερβαίνει τὰ 25 χιλιόμετρα τὴν ὥρα καθὼς καὶ τὰ ρυμουλκούμενά τους.

2. Δὲν ὑπάγονται στὶς διατάξεις τοῦ διατάγματος αὐτοῦ τὰ ὀχήματα ποὺ κινοῦνται ἐπάνω σὲ σιδηροδρομικὰ γραμμὰς, οἱ γεωργικοὶ ἐλκυστήρες, τὰ γεωργικὰ μηχανήματα καὶ τὰ μηχανήματα δημοσίων ἔργων.

Ἄρθρο 3.

Ἀπὸ τὴ χρονολογία ποὺ θὰ ἰσχύσει αὐτὸ τὸ διάταγμα δὲν ἐπιτρέπεται ἡ ἀρνησιμὴ χορηγήσεως ἐγκρίσεως ΕΟΚ ἢ ἐγκρίσεως ποὺ προβλέπεται ἀπὸ τὸ ἀρθρο 84 τοῦ Κώδικα Ὁδικῆς Κυκλοφορίας, ποὺ κυρώθηκε μετὰ τὸ νόμο 614/77, γιὰ λόγους ποὺ ἀναφέρονται στὴ θέση ποὺ προορίζεται γιὰ τὴν τοποθέτηση τῆς πίσω πινακίδας κυκλοφορίας καὶ στὸν τρόπο στερώσεως αὐτῆς πάνω στὰ ὀχήματα ἐκεῖνα ποὺ ἀναφέρει ἡ παράγραφος 1 τοῦ ἀρθροῦ 2 αὐτοῦ τοῦ διατάγματος, ἐφόσον πληροῦνται ὅλοι οἱ ὅροι τοῦ παραρτήματος αὐτοῦ τοῦ δια-

τάγματος ποὺ σὲ μετάφραση στὴν Ἑλληνικὴ γλῶσσα προσαρτᾶται στὸ διάταγμα αὐτὸ σὰν ἀναπόσπαστο μέρος αὐτοῦ καὶ ποὺ αὐτὸ τὸ παράρτημα ἔχει ὅπως παρακάτω :

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. **ΣΧΗΜΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΤΩΝ ΟΠΙΣΘΙΩΝ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**

Οἱ θέσεις αὐτὲς περιλαμβάνουν μίαν ἐπίπεδὴ ὀρθογώνια ἐπιφάνεια ἢ κατὰ προσέγγιση ἐπίπεδο ποὺ ἔχει τοῦλάχιστον τὶς κατωτέρω διαστάσεις :

εἴτε $\left\{ \begin{array}{l} \text{μῆκος } 520 \text{ μμ} \\ \text{ὕψος } 120 \text{ μμ} \end{array} \right.$

εἴτε $\left\{ \begin{array}{l} \text{μῆκος } 340 \text{ μμ} \\ \text{ὕψος } 240 \text{ μμ} \end{array} \right.$

2. **ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ**

Οἱ θέσεις εἶναι τέτοιες ὥστε μετὰ τὴ σωστὴ τοποθέτηση οἱ πινακίδες νὰ παρουσιάζουν τὰ ἀκόλουθα χαρακτηριστικά :

2.1. Θέση τῆς πινακίδας κατὰ πλάτος
Τὸ μέσο τῆς πινακίδας δὲν δύναται νὰ εὑρίσκεται δεξιότερα ἀπὸ τὸ διάμηκες ἐπίπεδο συμμετρίας τοῦ ὀχήματος. Τὸ ἀριστερὸ πλάγιον ἄκρον τῆς πινακίδας δὲν δύναται νὰ εὑρίσκεται ἀριστερότερα ἀπὸ τὸ κατακόρυφο ἐπίπεδο τὸ παράλληλον πρὸς τὸ διάμηκες ἐπίπεδο συμμετρίας τοῦ ὀχήματος καὶ ἐφαπτόμενο στὸ σημεῖο, ὅπου ἡ ἐγκάρσια τομὴ τοῦ ὀχήματος, κατὰ πλάτος ἀπὸ ἄκρου εἰς ἄκρον, παρουσιάζει τὴ μεγαλύτερὴ τῆς διάσταση.

2.2. Θέση τῆς πινακίδας σὲ σχέση πρὸς τὸ διάμηκες ἐπίπεδο συμμετρίας τοῦ ὀχήματος
Ἡ πινακίδα εἶναι κάθετὴ ἢ σχεδὸν κάθετὴ πρὸς τὸ διάμηκες ἐπίπεδο συμμετρίας τοῦ ὀχήματος.

2.3. Θέση τῆς πινακίδας σὲ σχέση πρὸς τὴν κατακόρυφον
Ἡ πινακίδα εἶναι κατακόρυφη, ἐπιτρεπομένης κλίσεως 5°. Ἐντούτοις, ὅταν τὸ σχῆμα τοῦ ὀχήματος τὸ ἀπαιτεῖ, δύναται νὰ εἶναι κεκλιμένη σὲ σχέση πρὸς τὴν κατακόρυφον, κατὰ :

2.3.1. μίαν γωνίαν μὴ ὑπερβαίνουσα τὶς 30°, ὅταν ἡ ὀψὲς ἢ ὁποία φέρει τὸν ἀριθμὸν κυκλοφορίας εἶναι στραμμένη πρὸς τὰ ἄνω καὶ μετὰ τὴν προϋπόθεση ὅτι τὸ ὕψος τοῦ ἀνώτερου ἄκρου τῆς πινακίδας σὲ σχέση πρὸς τὸ ἔδαφος δὲν ὑπερβαίνει τὰ 1,20 μ.

2.3.2. μίαν γωνίαν μὴ ὑπερβαίνουσα τὶς 15°, ὅταν ἡ ὀψὲς ἢ ὁποία φέρει τὸν ἀριθμὸν κυκλοφ. εἶναι στραμμένη πρὸς τὰ κάτω καὶ μετὰ τὴν προϋπόθεση ὅτι τὸ ὕψος τοῦ ἀνώτερου ἄκρου τῆς πινακίδας σὲ σχέση πρὸς τὸ ἔδαφος ὑπερβαίνει τὰ 1,20 μ.

2.4. Ὑψὸς τῆς πινακίδας σὲ σχέση πρὸς τὸ ἔδαφος
Τὸ ὕψος τοῦ κατώτερου ἄκρου τῆς πινακίδας σὲ σχέση πρὸς τὸ ἔδαφος δὲν εἶναι μικρότερον τῶν 0,30 μ. Τὸ ὕψος τοῦ ἀνώτερου ἄκρου τῆς πινακίδας σὲ σχέση πρὸς τὸ ἔδαφος δὲν εἶναι μεγαλύτερον τοῦ 1,20 μ. Πάντως ὅταν ὑπάρχει πρακτικὴ ἀδυναμία νὰ τηρηθεῖ αὕτῃ ἡ τελευταία διάταξη, τὸ ὕψος δύναται νὰ ὑπερβεῖ τὸ 1,20 μ. ἀλλὰ τότε πρέπει νὰ εἶναι τόσο κοντὰ στὸ ὅριο αὐτὸ ὥστε τὰ χαρακτηριστικὰ κατασκευῆς τοῦ ὀχήματος τὸ ἐπιτρέπουν καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει, νὰ ὑπερβαίνει τὰ 2 μ.

- 2.5. Γεωμετρικές συνθήκες ορατότητας
 'Η πινακίδα είναι ορατή σε όλο το χώρο που περιέχεται μεταξύ επιπέδων, ειδικότερα: δύο κατακόρυφων επιπέδων τα οποία διέρχονται από τα δύο πλάγια άκρα της πινακίδας και σχηματίζουν προς το εξωτερικό γωνία 30° με το διάμνητες επίπεδο που διέρχεται από το μέσο του δχήματος, ενός επιπέδου που διέρχεται από το άνωτερο άκρο της πινακίδας και σχηματίζει γωνία 15° προς τα άνω με το όριζόντιο επίπεδο, ενός όριζόντιου επιπέδου που διέρχεται από το κατώτερο άκρο της πινακίδας (έντούτοις, αν το ύψος του άνωτερου άκρου της πινακίδας σε σχέση προς το έδαφος είναι άνωτερο του 1,20 μ. αυτό το τελευταίο επίπεδο σχηματίζει γωνία 15° προς τα κάτω με το όριζόντιο επίπεδο).
- 2.6. Καθορισμός του ύψους της πινακίδας σε σχέση προς το έδαφος

Τα αναφερθέντα στα σημεία 2.3, 2.4. και 2.5 ύψη μετρούνται όταν το δχημα είναι κενό.

Άρθρο 4.

'Η ισχύς του διατάγματος αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στόν 'Υπουργό Συγκοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και την εκτέλεση αυτού του Προεδρικού Διατάγματος.

Αθήνα, 28 Δεκεμβρίου 1981

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΛΑΖΑΡΗΣ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΕΥΑΓΓ. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ